Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2102

Vragen van de leden **De Boer** (VVD) en **Jacobi** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de problemen die de bruine vloot ondervindt in Denemarken* (ingezonden 20 maart 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 april 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met de vragen die de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) nog heeft over de op handen zijnde deal met Denemarken over het varen van de Nederlandse beroepschartervaart in Deense wateren?[1]

Antwoord 1
Ik ben bekend met de problemen rond de invoering van een safety management systeem, zoals aangegeven in het artikel in de Stentor waaraan u refereert.

Vraag 2
Hoe ver staat het met deze deal en wat is de status ervan? Wanneer wordt de deal gesloten en heeft u instemming van de BBZ?

Antwoord 2
Het oplossingsvoorstel is momenteel in de fase van formalisering. Over de inhoud zijn Denemarken en Nederland het eens. De BBZ heeft laten weten het oplossingsvoorstel te zullen onderschrijven omdat dit voorstel het best haalbare is en er geen alternatief voorhanden is.

Vraag 3
Klopt het dat de beroepschartervaart aan bepaalde technische eisen moet voldoen om vanaf 1 april 2015 te mogen varen in Deense wateren, en klopt het dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moet toetsen of de schepen daaraan voldoen? Zo nee, wie bepaalt er of de schepen van de beroepschartervaart vanaf 1 april weer mogen varen in de Deense wateren?

[1] De Stentor, 13 maart 2015 http://www.destentor.nl/regio/kampen/nederland-haalt-bakzeil-in-slag-om-oostzee-1.4805295

ah-tk-20142015-2102
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Antwoord 3
Met het oplossingsvoorstel worden geen strengere eisen opgelegd anders dan dat de zeegaande zeilschepen die van en naar Deense havens varen, een werkend veiligheidsmanagementsysteem moeten hebben. In het verleden beschikten circa 25 zeegaande zeilschepen op vrijwillige basis over een door Bureau Veritas (BV) gecertificeerd systeem. Ongeveer de helft van deze groep zeegaande zeilschepen beschikt daar nog steeds over. Voor het overige deel van deze groep en voor de schepen die nog niet de beschikking hadden over een veiligheidsmanagementsysteem zal de certificering worden uitgevoerd door BV. Indien BV daartoe niet in staat is, wordt het uitgevoerd door de ILT.

Vraag 4
Bent u bereid alles in het werk te stellen om ervoor te zorgen dat, indien een inspectie vereist is, deze tijdig wordt verricht, in ieder geval vóór 1 april als de schepen weer naar Denemarken varen? Zo nee, waarom niet, en hoe gaat u ervoor zorgen dat de beroepschartervaart straks niet aan de ketting wordt gelegd door Denemarken of hoge boetes krijgt opgelegd? Bent u in dat geval bereid om daar in overleg met de Denen een voorziening voor te treffen zoals een overgangsdocument of een tijdelijke certificering door een krachtsinspanning van de ILT of een andere instantie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
De invoering van een veiligheidsmanagementsysteem dient zorgvuldig te gebeuren en de wijze waarop de implementatie aan boord plaatsvindt moet worden geïnspecteerd. Dit vergt de nodige inspanning van alle betrokken partijen en ik ben daarom in overleg met Denemarken om hiervoor extra tijd in te ruimen. De invoering van een dergelijk systeem voor zeegaande zeilschepen vind ik een goede stap voorwaarts, die de veiligheid ten goede komt. Het sluit ook goed aan bij de conclusies die de Ierse Marine Casualty Investigation Board (MCIB) trekt in haar eindrapport over het ongeval met het Nederlandse zeegaande zeilschip «Astrid» op 24 juli 2013 voor de Ierse kust.